

# EU-vaihtde

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

*Liikenne- ja viestintävaliokunnan ajasta  
ison osan vie EU-asiat ..... s. 4–5*

*Ministerit sopivat yhteisestä  
eurooppalaisesta ajokortista ..... s. 6*

*Vinjettidirektiivin muutos jäi  
taas pöydälle ..... s. 7*

*Hollanti haluaa EU:lle  
tietoyhteiskuntastrategian ..... s. 9*

*Kristiina Pietikäinen EU:n  
tietoturvakviraston johtoon ..... s. 11*

*Päästökauppa suunnitteilla  
lentoliikenteeseen ..... s. 15*

*Komissiolta uusi esitys  
satamapalveludirektiivistä ..... s. 18*

*Suomenlahden kulunvalvontaan uusi  
seurantajärjestelmä..... s. 19*



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

## **TOIMITUS**

Liikenne- ja viestintäministeriö/  
tiedotus  
PL 31, 00023 Valtioneuvosto  
päätoimittaja  
Janne Hauta (JH)  
puhelin (09) 160 28623

Johanna Anttila (JA)  
Juha Pitkäranta (JP)  
Eine Rossi (ER)

Tilaukset ja osoitteenmuutokset  
info@mintc.fi  
faksi (09) 160 28590  
puhelin (09) 160 28332

Lisätietojen antajat ovat liikenne- ja  
viestintäministeriön virkamiehiä, ellei  
toisin mainita.  
sähköposti: etunimi.sukunimi@mintc.fi

## **ULKOASU JA TAITTO**

Sinari Oy  
Minna Rekola

## **KUVAT**

Kannen kuva  
Fotovisio  
Muut kuvat  
Antero Aaltonen ja LVM

## **ISSN 1239-7595**

EU-vaihe on luettavissa  
liikenne- ja viestintäministeriön  
www-sivuilta osoitteesta [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi)  
Tekstin lainaaminen on  
sallittu edellyttäen, että lähde  
mainitaan.



# Sisällys

## Liikenteen ja viestinnän EU-tietoa

10. 11. 2004

### NÄKÖKULMA

<i>Mika Boedeker: Liikenne- ja viestintävaliokunnan ajasta jo lähes puolet kuluu EU-asioihin</i> .....	4
--	---

### LIIKENNEMINISTERINEUVOSTO

<i>Euroopan unionin liikenneministerit</i> .....	6
Ministerit sopivat yhteisestä eurooppalaisesta ajokortista .....	6
Raskaan liikenteen tiemaksuista ei taaskaan saatu ratkaisua .....	7
Tiedonanto junahenkilöstön turvallisuuskelpoisuuksista .....	7
Komissaari Palacio kertoi Galileon tilanteesta .....	8
Jokiliikenteen tiedotusta yhdenmukaistetaan .....	8
Lentoliikenteen ulkosuhteet lounasaiheena .....	8
Kielisteitä valtuuksien myöntämiselle .....	8

### HOLLANNIN PUHEENJOHTAJUUS

Tietoyhteiskuntapolitiikasta halutaan strategia .....	9
Tieto- ja viestintätekniikan tulevaisuudesta keskustellaan .....	9

### SUOMEN PUHEENJOHTAJUUS

Suomi panostaa logistiikkaan, Itävalta liikenneturvaan .....	10
Suomen ylimääräisistä ministerineuvostoista päätös .....	10

### TIETOYHTEISKUNTA

Kristiina Pietikäinen EU:n tietoturaviraston johtokunnan puheenjohtajaksi .....	11
Kytkeykypakielto kännyköissä säilyy .....	11
Suomalaisyrittäjien tietoturavalkintoja .....	11

### LIIKENNEPOLITIikka

Marco Polo -ohjelman toinen haku käynnissä .....	12
Komissio ehdottaa Marco Pololle jatkoa .....	12

### ILMAILU JA RAUTATIEt

Lentoliikenteen uusi virasto perustuu EU-lainsäädäntöön .....	13
Rautatievirastolle uusi pääjohtaja .....	13
Ilmailulakiin säännöksiä lentomeluun liittyvistä toimintarajoituksista .....	13

### MERENKULKU

Merenkulun tukien EU-mukaisuus selvitetään .....	14
Öljyvahinkorahaston komitean puheenjohtajuus Suomeen .....	14

### YMPÄRISTÖ JA VAARALLISET AINEET

Päästökauppaa suunnitellaan EU:n sisäiseen lentoliikenteeseen .....	15
Keskusta-alueita rauhoitettiin autoilta 22. syyskuuta .....	16
Vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin uusia turvamääräyksiä .....	16

### TUOMIOISTUINASIAT

Suomi hävisi yrittäjäkuljettajia koskevan kanteen .....	17
Suomelle huomautus komissiolta lentoliikenneneuvotteluista .....	17

### LOGISTIIKKA

Komissiolta uusi esitys satamapalveludirektiivistä .....	18
Komissio haluaa eroon merenkulun maksusopimuksista .....	18

### MATKAN VARRELTA

Venäjän ja Suomen ministerit keskustelivat väylähankkeista .....	19
Ministerit vihkivät Suomenlahden kulunvalvontajärjestelmän .....	19
Suomen ja Bulgarian ministereillä viestintäpainotteinen tapaaminen .....	20
Suomi ja Venäjä järjestävät 3G-seminaarin .....	20
Nina Vaskunlahti ministeriön vieraana .....	20

### SVENSK RESUMÉ

Ministrarna enades om gemensamt europeiskt körkort .....	21
Sjöfartsstödens överensstämmelse med EU skall undersökas .....	21
Handel med utsläpp planeras i EU:s interna flygtrafik .....	22
Ministrarna invigde övervakningssystemet för Finska viken .....	22

### JULKAISUJA

23

# Näkökulma

## Mika Boedeker: Liikenne- ja viestintävaliokunnan ajasta jo lähes puolet kuluu EU-asioihin

**Suomen liittyessä Euroopan unioniin vuonna 1995 luotiin järjestelmä, jossa eduskunta ottaa osaa Suomen kansallisten kantojen luomiseen. Eduskunta haluttiin liittää kiinteästi mukaan Suomen sisäisten asioiden valmisteluun. Näin haluttiin varmistaa, että kansanedustuslaitos saisi tietoa EU:ssa suunniteltavina olevista lainsäädäntöasioista. Päämääränä oli myös, että eduskunta saisi lausua ennakkoon oman näkemyksensä EU:n lainsäädäntöhankkeista, jotka aikanaan tulevat kansallisina lakeina eduskunnan säätettäväksi.**



◆ Suomen järjestelmä perustuu pitkälti Tanskan malliin, jossa parlamentti eli Folketinget, kuulee ministereitä ja evästä heitä Euroopan unionin neuvostojen kokouksia varten. Tanskan malli luotiin ennen ns. yhtenäisasiakirjaa, jolloin päätökset vielä tehtiin yksimielisesti. Tuolloin yksittäisen jäsenmaan ministeri pystyi pysäyttämään päätöksen EU:ssa vielä viime hetkellä.

Suomen liittyessä Euroopan unioniin tilanne oli jo toinen. Useat tärkeät päätökset tehtiin määräenemmistöpäätöksellä ja viime aikoina niiden määrä on vain lisääntynyt. Nykytilanteessa kansallinen kansanedustuslaitos ei enää viime hetkellä voi vaatia valtioneuvostoa pysäyttämään päätöksen tekoa EU:ssa.

### Suomessa eduskunta aikaisin mukaan

Mallien välillä on kaksi tärkeää eroa. Suomessa eduskunta lausuu valtioneuvostolle kantansa Tanskan mallia paljon aikaisemmin. Toinen ero on, että Suomessa eduskunnassa asian käsittelyyn osallistuvat suuren valiokunnan lisäksi myös erityisvaliokunnat.

Saatuaan ehdotuksen EU:n lainsäädännöksi valtioneu-

vosto lähettää viipymättä ns. U-kirjeen, joka toimitetaan yhteen tai useampaan erityisvaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunnon tai lausunton perusteella suuri valiokunta vahvistaa eduskunnan kannan ja ilmoittaa sen valtioneuvostolle.

Eduskunnan kannanotot voidaan siten ottaa aikaisin huomioon kansallisessa neuvottelustrategiassa. Näin strategias- ta tulee johdonmukaisempi kuin jos eduskunta vasta myöhäisemmässä vaiheessa edellyttäisi kannan tarkistusta tai jopa muutosta siihen. Johdonmukaisella aktiivisella kannalla Suomella on suuremmat mahdollisuudet saada toivomansa lopputulos neuvotellessa direktiivi- tai asetusehdotuksesta.

Perustuslain mukaan eduskunta käsittelee sellaiset Euroopan unionista tulevat säädökset, jotka kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Suomen systeemissä ulkoasiainvaliokunnan tulee saada pyydettäessä valtioneuvostolta selvitys ulko- ja turvallisuuspolitiikkaa koskevista asioista. Suuren valiokunnan tulee vastaavasti saada selvitys muiden asioiden valmistelusta Euroopan unionissa.

### Viime vuonna 38 EU-asiaa

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle lähetetään valmisteltavaksi sen toimialaan kuuluvat asiat. Niinpä valiokun-

ta käsitteli vuoden 2003 valtiopäivillä yhteensä 38 eri asiaa, joista 16 oli ns. U-asioita eli lainsäädäntöasioita. Loput 22 asiaa olivat ns. E-asioita eli sellaisia, joista eduskunta on saanut selvityksen lähinnä asian poliittisen merkityksen vuoksi. Nämä asiat ovat saattaneet kuulua valtioneuvoston toimivaltaan. Kuluvana vuotena valiokunta on antanut suurelle valiokunnalle 12 lausuntoa EU-asioista.

EU-asiat ovat merkittävästi lisänneet eduskunnan ja ministeriöiden työmäärää. Osittain lisätyön aiheuttaa se, että samoja asioita joudutaan käsittelemään useampaan otteeseen. Ne U-asiat, jotka tähtäävät direktiivin hyväksymiseen, pannaan nimittäin myöhemmin kansallisesti täytäntöön lailla. Tämä edellyttää hallituksen esityksen laatimista ja sen käsittelemistä eduskunnassa. Liikenne- ja viestintävaliokunta on eduskunnan EU-menettelyjen tarkistustoimikunnalle antamassaan vastauksessa katsonut, että EU-asioiden osuus vie noin 40 prosenttia sen kokousajoista.

EU-asioiden käsittelyaikataulu vaihtelee suuresti. Monia ehdotuksia käsitellään unionissa usean vuoden ajan ennen kuin niistä tehdään päätös. Jotkut asiat etenevät niin nopeasti, että hallintokoneistolle ei jää paljoakaan aikaa asioiden lähettämiseen eduskunnan käsiteltäväksi.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kuitenkin katsonut, että sillä yleensä on tarpeeksi aikaa EU-asioiden käsittelyyn ja että se yleensä myös saa ajoissa tietoa EU-asioista. Valiokunta on myös pitänyt valtioneuvoston kirjelmien ja selvitysten muotoa ja sisältöä yleensä hyödyllisinä työskentelynsä kannalta. Itse kuitenkin katson, että U-asioiden

kirjeessä voitaisiin perustelut kirjoittaa samalla lailla kuin hallituksen esityksessä.

### ***Puheenjohtajuuskaudesta kerrotaan erikseen***

Liikenne- ja viestintävaliokunnan toimialalla on muihin valiokuntiin verrattuna paljon asioita, jotka lähetetään eduskunnalle. Tästä johtuen valiokunnalla on riittävä kokonaiskuva Suomen EU-politiikasta omalla toimialallaan. Lisäksi valiokunta seuraa muiden valiokuntien lailla laajemminkin toimialansa unioniasioita.

Uuden puheenjohtajuuskauden ohjelma lähetetään eduskunnalle ja edelleen sen erityisvaliokunnalle. Tässä yhteydessä valiokunta kuulee liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehiä puheenjohtajuuskauden ohjelmasta ja Suomen kannasta siihen. Samalla valiokunta saa tietoa laajemmaltikin sen toimialaan kuuluvista unioniasioista. Valiokunta seuraa toimialaansa myös siten, että ennen oman sektorin ministerineuvostoja se kuulee liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehiä neuvostossa esillä olevista asioista.

### ***Sovittelujen tiedonsaanti kiinnostaa valiokuntaa***

Liikenne- ja viestintävaliokunta ei kuitenkaan aina saa tarpeeksi tietoa asioiden jatkokäsittelystä EU:n toimieliimissä Brysselissä. Ns. jatkokirjelmät, jotka usein sisältävät seurantaraportteja, selventävät valiokunnalle jatkokäsittelyä siinä vaiheessa, kun käsittelyssä on tapahtunut merkittäviä muutoksia sitten valiokunnan viime käsittelyn. Eduskunnan Brysselissä olevan erityis-

asiantuntijan raporteista valiokunta saa myös tietoa asioiden jatkokäsittelystä varsinkin Euroopan parlamentissa. Tosin sovitteluvaiheesta valiokunta ei mielestään saa riittävästi tietoa ja näkeekin siinä selvän lisätarpeen tiedonsaannille.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan näkemyksen mukaan nykyjärjestelmä eduskunnan osallistumisesta EU-päättöksentekoon vastaa sitä, mihin Euroopan unioniin liittyttäessä pyrittiin. Näin valiokunta saa etukäteen tietoja U- ja E-asioista ja ilmoittaa kantansa suurel-le valiokunnalle, joka erityisvaliokunnan kannan pohjalta vahvistaa eduskunnan kannan asiassa. Eduskunnan kannanotot vaikuttavat siten Suomen neuvottelukantojen muotoutumiseen ja tekevät niistä johdonmukaisempia ja Euroopan unioniin päin voimakkaammin perusteltuja.

**Mika Boedeker**

# Euroopan unionin liikenneministerit

***Euroopan unionin liikenneministerit pääsivät sopuun yhteisestä eurooppalaisesta ajokortista. Ministerit sopivat myös siitä, että uusiin kortteihin siirrytään normaalin poistuman tahdissa.***

***Euroopan liikenneministerit kokoontuivat Luxemburgissa 7. lokakuuta.***

***Ministerit yrittivät löytää jo kolmannen kerran yhteisymmärrystä siitä, millä pelisäännöillä jatkossa voidaan kerätä maksuja EU-maiden raskaalta tieliikenteeltä. Kokouksessa ei tämän nk. eurovinjettidirektiivin sisältöä päästy yhteisymmärrykseen.***

***Neuvosto oli komission varapuheenjohtajan ja liikenneasioista vastaavan Loyola de Palacion viimeinen. Kokouksen lopuksi puheenjohtajanaan Hollannin liikenneministeri Carla Peijs kiitti komissaari Palaciota viidestä raskaasta mutta menestyksekkäästä vuodesta. Ministeri Peijs painotti sitä, miten voimakkaasti EU:n liikennepolitiikka on kehittynyt komissaari de Palacion aikana.***

## Ministerit sopivat yhteisestä eurooppalaisesta ajokortista

◆ Euroopan unionin liikenneministerit pääsivät sopimukseen direktiivistä, jolla EU:n alueella otetaan käyttöön vain yksi ajokorttimalli. Tämä yleiseurooppalainen ajokortti varustetaan korkeatasoisilla turvaominaisuuksilla.

Neuvostossa keskustelu painottui olemassa olevien ajokorttien pakolliseen vaihtamiseen. Esitystä vastusti lopulta jäsenvaltioiden määränemmistö ja komissio.

Uusi ajokortti olisi automaattisesti voimassa muissakin jäsenmaissa sen myöntämismaassa kirjattuun päivään saakka.

Uudella lainsäädännöllä pyritään vähentämään ajokorttien vääräntämistä sekä edistämään kansalaisten liikkuvuutta. Direktiivillä myös harmonisoi-

daan ajokortin myöntämis- ja uudistamisedellytykset jäsenvaltioissa. Näin pyritään turvaamaan ajokortin haltijoiden yhdenvertaisuus sen myöntäneestä jäsenvaltiosta riippumatta.

Jatkossa ajokorteille asetetaan myös hallinnollinen voimassaoloaika, joka on raskaalle kalustolle viisi vuotta ja muille kymmenen vuotta.

Sen sijaan Suomen alkuperäinen toive siitä, että kuorma-autokortin eli ns. C-ajokortin ikäraja ei nostettaisi 18 ikävuodesta 21 ikävuoteen ei saanut kannatusta. Jatkossa ns. C-luokan ikäraja on ilman ammattikuljettajan pätevyyttä 21 vuotta.

Raskaiden yli 35 kW:ten moottoripyörien ikäraja nousee 24 vuoteen ilman

aiempaa ajokokemusta. Tästä voidaan kuitenkin poiketa kansallisesti 21 vuoteen. (JH)

- Lisätietoja: vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu, puh. (09) 160 28571



## Raskaan liikenteen tiemaksuista ei taaskaan saatu ratkaisua

◆ Liikenneministerit eivät tälläkään kertaa saavuttaneet yhteisymmärrystä maanteiden raskaan tavaraliikenteen tietullidirektiivistä. Ministerit yrittivät löytää ratkaisun kysymykseen jo kolmatta kertaa.

Direktiivissä on tarkoitus säätää muun muassa tietullien laskentaperusteista eli siitä, mitkä kustannuselementit voidaan sisällyttää tulleihin. Lisäksi vinjettidirektiivillä on tarkoitus päättää tullien soveltamisalasta. Esitys olisi mahdollistanut korotettujen tullien keräämisen erityisen herkillä alueilla, kuten esimerkiksi Alpeilla.

Neuvoston keskustelussa 23 jäsenvaltiota käytti asiasta puheenvuoron. Puheenvuorokierros paljasti, että jäsenvaltioiden kannat poikkesivat edelleen suuresti toisistaan. Puheenjohtaja pyrki kahdenvälisissä keskusteluissa saa-

vuttamaan asiassa vielä läpimurron, mutta ei siinä onnistunut.

Ministeri **Leena Luhtanen** painotti puheessaan, että Suomen kannalta on tärkeää saada EU-alueelle yhteisesti sovitut periaatteet tietulleista.

Suomen puheenvuorossa ministeri Luhtanen ehdotti tekstilisäyksiä, joiden tavoitteena oli tehdä tietullien laskentamenetelmistä nykyistä sitovampia sekä lisätä jäsenvaltioiden soveltamien tietullien läpinäkyvyyttä ja kustannustietoutta. Puheenjohtaja sisällyttikin Suomen tekstiehdotukset sellaisenaan kompromissiesitykseensä.

Suomi toi esille myös sen, että laskentamenetelmän käytön tulee olla pakollista ja tietullituotot tulee korvamerkitä eli suunnata liikenneinvestointeihin. Jos direktiivi aikanaan mahdollisesti

hyväksytään, se ei velvoita ottamaan Suomessa käyttöön tietulleja. Jos Suomessa kuitenkin joskus otetaan tietullit käyttöön, niiden on noudatettava direktiivin suuntaviivoja.

Alankomaat ei luultavasti käsittele puheenjohtajakaudellaan enää eurovinjettidirektiiviehdotusta.

On todennäköistä, että Saksa jatkaa oman kansallisen tietullijärjestelmän kehittämistä. (JH)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497

## Tiedonanto junahenkilöstön turvallisuuskelpoisuuksista

◆ Puheenjohtaja kertoi ministereille siitä, mikä on rautatieliikenteen henkilöstön turvallisuusvaatimuksia koskevan direktiiviesityksen tämän hetken käsittelytilanne.

Ehdotuksella pyritään erityisesti poistamaan veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimuksien nykyiset jäsenvaltiokohtaiset erot mm. yhtenäistämällä veturinkuljettajien lupakirjat.

Direktiiviehdotus kattaisi mahdollisesti myös muut junaturvallisuustehtäviä hoitavat henkilöt. (JH)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Mikael Nyberg,  
puh. (09) 160 28474

## Komissaari Palacio kertoi Galileon tilanteesta

◆ Neuvosto kuuli komission selvityksen siitä, missä vaiheessa yhteiseurooppalainen satelliittihanke Galileo on tällä hetkellä.

Varsinainen päätös hankkeen jatkosta tehdään joulukuun ministerineuvostossa. Silloin ministerien on tarkoitus sopia operationaaliseen vaiheeseen siirtymisestä eli hankkeen toteuttajista.

EU:n on tarkoitus tehdä sopimukset hankkeen toteuttajien kanssa vuoden 2005 aikana.

Komissaari **Palacio** kertoi, että hanke on herättänyt runsaasti kiinnostusta ja saanut paljon myönteistä palautetta.

Komissaari mainitsi, että mm. Kiina, Yhdysvallat ja Intia ovat halukkaita osallistumaan yhteistyöhön.

Palacio kertoi, että sen jälkeen kun Galileon yhteentoimivuus GPRS-järjestelmän kanssa varmistui, on kolmansien maiden kiinnostus lisääntynyt huomattavasti. (JH)

• Lisätietoja:  
liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568

## Lentoliikenteen ulkosuhteet lounasaiheena

◆ Ministerit keskustelivat lounaalla lentoliikenteen ulkosuhteista. Ministeri **Luhtanen** painotti puheenvuorossaan, että eurooppalaisilla lentoyhtiöillä on jatkuva tarve kehittää toimintaansa.

- Lentoliikenteen jatkuvuus on turvattava kaikissa tilanteissa. On tärkeää, että ulkosuhdeasetuksen mukainen komitea kutsuttaisiin koolle käsittelemään jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten neuvottelujen tuloksia, ministeri Luhtanen esitti.

- Olisi hyödyllistä, jos komissio laatisi suunnitelman tulevista neuvotteluista sekä esittäisi neuvotteluja koskevat tavoitteet ja perustelut, Luhtanen ehdotti.

Lisäksi ministeri Luhtanen rohkaisi komissiota jatkamaan Yhdysvaltojen

kanssa käytäviä lentoliikenneneuvotteluja.

Puheenjohtaja esitti ministereiden keskusteluista omat päätelmänsä. Ministeri **Peijs** korosti, että Yhdysvaltojen kanssa käytävien neuvottelujen tulokset ovat kaikille jäsenmaille tärkeitä. Lisäksi puheenjohtaja totesi, että yhteisön lentoliikennepolitiikassa olisi kehitettävää mm. asettamalla sille selviä päämääriä. (JH)

• Lisätietoja:  
vanhempi hallitussihteeri Rita Linna,  
puh. (09) 160 28556

## Jokiliikenteen tiedotusta yhdenmukaistetaan

◆ Liikenneministerit sopivat puheenjohtajamaalle, Hollannille, tärkeän jokiliikenteen tiedotuspalveluiden yhdenmukaistamisesta.

Direktiivin tarkoituksena on varmistaa se, että uudet ja vanhat jokiliikenteen tiedotusjärjestelmät ja -palvelut sopivat mahdollisimman hyvin yhteen.

Direktiiviä sovellettaisiin mm. alusten paikannus- ja seurantarajärjestelmiin.

Suomessa jokiliikenteen yhdenmukaistaminen ei aiheuta toimenpiteitä, sillä Suomessa ei ole direktiivissä mainittujen kaltaisia sisävesireittejä. (JH)

• Lisätietoja:  
hallitussihteeri Pekka Kouhia,  
puh. (09) 160 28612

## Kieliesteitä valtuuksien myöntämiselle

◆ Neuvosto ei antanut komissiolle valtuuksia aloittaa neuvotteluja Marokon ja eräiden Balkanin maiden kanssa lentoliikennesopimuksista.

Syynä olivat kielikysymykset. Sopimustekstiä ei ollut käännetty kaikille kielille, joten eräiden maiden edustajat eivät suostuneet hyväksymään esitystä ennen kuin se on käännetty maan viralliselle kielelle.

Neuvostossa sovittiin, että neuvottelumandateista päätetään myöhemmin. (JH)

• Lisätietoja:  
vanhempi hallitussihteeri Rita Linna,  
puh. (09) 160 28556



# Hollannin puheenjohtajuus

## Tietoyhteiskuntapolitiikasta halutaan strategia

◆ Hollanti yrittää hyödyntää lainsäädäntötyön kannalta rauhallisen puolivuotiskauden keskittymällä strategiseen pohdintaan. Hollannin tavoitteena on saada joulukuun televiestintä-neuvostossa hyväksyttyä strateginen päätöslauselma EU:n televiestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikasta vuosille 2005–2010.

Hollannin tavoitteen takana on se, että eEurooppa 2005 -toimintasuunnitelma päättyy ensi vuoden lopussa ja Lissabonin strategia puolestaan jatkuu vuoteen 2010. Tieto- ja viestintätekniikka-ala on määritelty Lissabonin strategiasa erääksi tärkeimmistä talouden kas-

vua tukevista toimialoista. Jotta Lissabonin strategian tavoitteet voitaisiin saavuttaa, tieto- ja viestintätekniikan painotuksiin tarvitaan muutoksia.

Valmistelun taustaksi Hollannin talousministeriö teettää selvityksen siitä, mihin viestintäpoliittisiin kysymyksiin EU:n tulisi jäsenmaiden viranomaisten mielestä vastata.

Päätöslauselma liittyy komission tuoreisiin tiedonantoihin, jotka ovat käsitelleet mm. mobiileja laajakaistapalveluita, siirtymistä digitaalisiin tv-lähetysiin, radiotaajuuspolitiikkaa ja eEurooppa -ohjelman seuraavaa askelta.

Suomi suhtautuu myönteisesti Hollannin aloitteeseen. Sähköisellä viestintäsektorilla on keskeinen vaikutus Euroopan kasvuun ja kilpailukykyyn, minkä vuoksi televiestintä- ja tietoyhteiskunta-asioiden on pysyttävä keskeisesti mukana EU:n agendalla. (JH)

- Lisätietoja:  
neuvotteleva virkamies Antti Paasilehto,  
puh. (09) 160 28464

## Tieto- ja viestintätekniikan tulevaisuudesta keskustellaan

◆ EU:n tulevaisuuden tieto- ja viestintätekniikan periaatteita ja toimintalinjoja on käsitelty syyskuussa epävirallisessa korkean tason asiantuntijakokouksessa Amsterdamissa. Kokouksen osanottajat olivat yksimielisiä siitä, että tieto- ja viestintätekniikka-ala on koko EU:n talouselämän kilpailukykyyn veturi.

EU:ssa on luotava edellytykset sille, että tieto- ja viestintätekniikasta voidaan ottaa kaikki hyöty irti kaikilla aloilla. EU:n ja kansallisten hallitusten on teh-

tävä nykyistä enemmän Euroopan maailmanlaajuisen kilpailukykyyn säilyttämiseksi.

EU:n on pyrittävä edistämään tieto- ja viestintätekniikan käyttöä ja käyttötaitoja. EU:n on tähdättävä maailmanlaajuisesti sisältöjohtajaksi ja luotava ensiluokkainen tieto- ja viestintätekniikka-ala. EU:ssa on myös pyrittävä edistämään innovaatioita ja työvoiman liikkuuutta. (JH&JA)

- Lisätietoja:  
viestintäneuvos Kristiina Pietikäinen,  
puh. (09) 160 28676

# Suomen puheenjohtajuus

## Suomi panostaa logistiikkaan, Itävalta liikenneturvaan

◆ Suomi ja Itävalta aikovat painottaa EU:n liikennepoliitikassa maantieliikenteen turvallisuutta ja kuljetusten tehokkuutta. Maat hoitavat EU-puheenjohtajuutta vuonna 2006.

Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** ja Itävallan liikenne- ja teknologiainministeri **Hubert Gorbach** asettavat tavoitteeksi parannukset ajokäytätymisessä ja ajoneuvoissa sekä liikenneväylästä.

Komissiolta he odottavat esityksiä, jotka koskevat mm. rattijuoppouden vähentämistä, kuljettajien asenteita ja käytäytymistä sekä tiestön turvallisuutta.

Ministerit toivovat komissiolta myös tiedonantoa Euroopan tavaraliikenteen logistiikan tehostamisesta. Pitkäjärteinen ja määrätietoinen logistiikkastrategia on tarpeen, jotta voidaan parantaa EU-maiden kilpailukykyä, taata alueellinen tasapaino ja varmistaa ympäristön kannalta kestävä kuljetuspolitiikka.

Itävalta toimii Euroopan unionin neuvoston puheenjohtajana vuoden 2006 ensimmäisen puoliskon ja Suomi jälkimmäisen.

Viestintäpolitiikassa Suomen puheenjohtajakauden painopisteitä ovat tieto-

turva, sähköisen viestinnän lakipaketin uudelleentarkastelu ja televisiodirektiivin uudistaminen. (JH)

• Lisätietoja:  
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,  
puh. (09) 160 28639

## Suomen ylimääräisistä ministerineuvostoista päätös

◆ Suomessa pidetään EU:n puheenjohtajakaudella seitsemän ylimääräistä ministerineuvostoa. Liikenne- tai viestintäministerit eivät Suomen puheenjohtajuuskauden aikana kokoonnu muuta kuin virallisissa kokouksissa Luxemburgissa ja Brysselissä.

Suomen on tarkoitus järjestää teleministerien illallinen jommankumman virallisen neuvoston yhteydessä.

Suomessa järjestetään neuvoston asiantuntijavirkamiehille erilliset kokoukset.

Viestintäalan asiantuntijat on tarkoitus kutsua Suomeen heinäkuussa ja liikennealan mahdollisesti marras-joulukuussa. (JH)

• Lisätietoja:  
kansainvälisten asioiden neuvos  
Silja Ruokola,  
puh. (09) 160 28367

# Tietoyhteiskunta

## Kristiina Pietikäinen EU:n tietoturaviraston johtokunnan puheenjohtajaksi



◆ Viestintäneuvos **Kristiina Pietikäinen** on valittu Euroopan unionin verkko- ja tietoturaviraston johtokunnan puheenjohtajaksi.

Kristiina Pietikäinen (46) on koulutukseltaan valtiotieteen maisteri. Hän on työskennellyt liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 1995 lähtien, verkkoliiketoimintayksikön päällikkönä vuodesta 2000.

Pietikäinen on kansallisen tietoturvalisuusasioiden neuvottelukunnan varapuheenjohtaja ja johtaa mm. sähköisen viestinnän tunnistamistietojen tallentamista arvioivaa työryhmää.

Euroopan unionin viestintäministerit sopivat verkko- ja tietoturaviraston perustamisesta marraskuussa 2003. Viraston tavoitteena on lisätä yhteisön ja jäsenvaltioiden valmiutta torjua tietoturvaongelmia. Viraston sijoituspaikka on Kreikka. Virasto tulee työllistämään noin 30 hen-

kilöä, ja sen toimikauden (2004–2008) budjetti on noin 33 miljoonaa euroa.

Verkko- ja tietoturaviraston pääjohtajaksi on valittu italialainen **Andrea Pirotti**. (JA)

- Lisätietoja:  
ylijohtaja Harri Pursiainen,  
puh. (09) 160 28389  
viestintäneuvos Kristiina Pietikäinen,  
puh. (09) 160 28676

## Kytkykauppakiello kännyköissä säilyy

◆ Matkaviestinliittymän ja matkapuhelimen kytkykauppa säilyy Suomessa kiellettyinä. Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää kuitenkin, voitaisiinko kytkykaupasta mahdollisesti aiheutuvia ongelmia lievittää.

Nykyisen viestintämarkkinalain mukaan matkapuhelimien myynti liittymien kytkeäisiin on kiellettyä. EU:n alueella kytkykauppa on Suomen lisäksi kielletty Italiassa ja Belgiassa.

Kytkykauppasääntelyä on selvitetty samalla kun muitakin vuoden voimassa

olleen viestintämarkkinalain muutostarpeita. Ministeriö on aloittanut nyt lakimuutosten valmistelun.

Muutoksia valmistellaan myös kuluttajan oikeuksien kehittämiseksi viestintämarkkinoilla. Myös Internet-puheluihin tarvittavat säädösmuutokset selvitetään ja toteutetaan. (JA)

- Lisätietoja:  
ylijohtaja Harri Pursiainen,  
puh. (09) 160 28389  
viestintäneuvos Antti Kohtala,  
puh. (09) 160 28392

## Suomalaisyrityksille tietoturvapalkintoja

◆ Kaksi suomalaista yritystä on palkittu yhteiskuntateknologian IST-kisassa. Tänä vuonna tässä kisassa menestyivät F-Securen kehittämä matkapuhelinten virustentorjuntapalvelu ja FogScreen-nimisen yrityksen nk. sumunäyttö.

Komissio palkitsee 20 voittajaa rahausummalla ja tarjoaa yrityksille mahdollisuuden esitellä tuotteitaan IST-tapahtumassa Haagissa marraskuussa.

IST-palkinto on Euroopan tärkein uuden tieto- ja viestintäalan tuotteiden palkinto. Kilpailun järjestää yliopistojen yhteistyöjärjestö Euro-CASE komission tieto- ja viestintäteknologiaohjelman tuella. (JH)

- Lisätietoja:  
[www.ist-prize.org](http://www.ist-prize.org)

# Liikennepolitiikka

## Marco Polo -ohjelman toinen haku käynnissä

◆ Marco Polo -ohjelman toinen haku-kierros käynnistyi lokakuussa ja kestää joulukuun puoliväliin. Tämän hakukierroksen hankepäätökset tehdään keväällä 2005.

Marco Polo -rahoitusohjelman tavoitteena on vähentää maanteiden ruuhkautuneisuutta ja parantaa koko kuljetusjärjestelmän ympäristöystävällisyyttä siirtämällä tavarankuljetuksia maanteiltä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen.

Marco Polossa rahoitetaan kolmentyyppisiä hankkeita. Niin sanotuilla liikennemuutosiirtymään liittyvillä hankkeilla pyritään siirtämään osa maantiekuljetuksista muihin liikennemuotoihin

tukemalla uusia, muita kuin maantie-liikenteen tavarankuljetuspalveluita niiden käynnistysvaiheessa.

Katalysaattorivaikutuksen luomiseen pyritään edistämällä innovatiivisia hankkeita, joiden tarkoituksena on korjata markkinoiden rakenteellisia heikkouksia. Tähän osa-alueeseen kuuluvat esimerkiksi merten valtateiden ja sellaisten laadukkaiden kansainvälisten rautatiepalveluiden luominen, joilla on yhteinen palvelupiste.

Yhteisen oppimisen hankkeiden tavoitteena on lujittaa yhteistyötä sekä tietojen ja taitojen vaihtoa tavaraliikenteen logistiikkamarkkinoiden toimijoiden kesken.

Ohjelman ensimmäinen hakukierros oli syksyllä 2003. Tukea hakeneita hankkeita oli yhteensä 92, joista komissio ehdotti rahoitettavaksi 13. Varalistalla oli kuusi hanketta. Ehdotetuista ja varalla olevista hankkeista 17 oli liikennemuutosiirtymään liittyviä hankkeita, yksi yhteinen oppimistoimiin liittyvä hanke ja yksi katalyyttinen hanke.

- Lisätietoja:  
ylitarkastaja Miika Mäkitalo,  
puh. (09) 160 28559

## Komissio ehdottaa Marco Pololle jatkoa

◆ Komissio on tehnyt ehdotuksen Marco Polo II -ohjelmasta, josta aikaisemman ohjelman tapaan myönnettäisiin tukea tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelukyvyn kehittämiseksi. Marco Polo II ajoittuu Marco Polo I -ohjelman jälkeisiin vuosiin 2007–2013.

Ehdotuksen mukaan Marco Polo II -ohjelmassa on ensimmäisen ohjelman hanketyyppien lisäksi kaksi uutta tyyppiä: merten moottoritiet ja liikenteen välttäminen (traffic avoidance).

Komission ehdotus ohjelman budjetiksi on 740 miljoonaa euroa, joka tarkoittaa noin 106 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä budjetilla on arvioitu saavutettavan 140 miljardin tonnikipometrin siirto tieliikenteestä muihin liikennemuotoihin. Lisäksi hiilidioksidipäästöt vähenevät 8,4 miljardia kiloa. Komission arvion mukaan ohjelman hyödyt tulevat olemaan 5 miljardia euroa; yhden euron tuella saavutetaan yli kuuden euron yhteiskunnalliset ja ympäristölliset hyödyt.

Suomi kannattaa Marco Polo -ohjelman jatkamista kakkosvaiheeseen. Suomi katsoo, että Marco Polo -ohjelmasta saatavia kokemuksia ja ohjelman vaikutuksia on arvioitava ennen kuin ohjelmarahoitusta voidaan kasvattaa merkittävästi. Uuden ohjelman kokonaisrahoituksen tulisi vastata aikaisempaa Marco Polo -ohjelman rahoitusmäärää.

- Lisätietoja:  
ylitarkastaja Miika Mäkitalo,  
puh. (09) 160 28559

# Ilmailu ja rautatiet

## Lentoliikenteen uusi virasto perustuu EU-lainsäädäntöön

◆ Suomeen on tarkoitus perustaa EU:ssa sovittujen direktiivien mukainen lentoliikenteen turvallisuudesta vastaava viranomainen.

Ilmailulaitoksesta on tarkoitus irrottaa virasto, jonka tehtäviksi siirtyisivät julkiset hallintotehtävät ja norminanto sekä kansainvälisten suhteiden hoito. Ilmailulaitos keskittyisi liiketoimintaan eli lentokenttien ylläpitoon ja lennonvarmistuspalveluihin. Lisäksi se hoitaisi eräitä julkisia palvelutehtäviä kuten aluevalvontaa ja etsintöjen avustamista.

Työryhmän on tarkoitus valmistella ehdotus uuden erillisen ilmailuviranomaisen perustamisesta marraskuun loppuun mennessä, ja lausunnoille esitys on tarkoitus saada joulukuun aikana.

Lainvalmistelun tavoitteena on, että Ilmailulaitoksesta erillinen ilmailuviranomainen voisi aloittaa toimintansa vuoden 2006 alussa. (JH)

- Lisätietoja:  
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,  
puh. (09) 160 28639

## Ilmailulakiin säännöksiä lentomeluun liittyvistä toimintarajoituksista

◆ Ilmailulakiin ehdotetaan lisää säännöksiä siitä, missä tilanteissa ja miten lentoasemilla voidaan asettaa toimintarajoituksia liian äänekkäille koneille.

Hallitus antoi asiaa koskevan esityksen eduskunnalle 28. lokakuuta. Lakimuutoksella on tarkoitus panna täytäntöön EU-direktiivi.

Lakimuutos täsmentää, millä tavalla Ilmailulaitos voi asettaa liian äänekkäille suihkukoneille toimintarajoituksia. Rajoituksia asetettaessa Ilmailulaitoksen pitää ottaa huomioon myös muut meluhaittojen vähentämisen keinot.

Ilmailulaissa määritetään, että toimintarajoitukset eivät saa syrjiä mitään lentoyhtiötä, konevalmistajaa tai kansallisuutta. Lakiin on myös kirjattu yksityis-

kohtaiset säännökset siitä, millä tavoin rajoituksia voidaan kohdistaa kaikkein meluisimpiin suihkukoneisiin.

Suomessa lakia sovellettaisiin käytännössä ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla, koska vain sen liikennemäärät ovat tarpeeksi suuret.

Lain käytännön vaikutusten arvioidaan jäävän melko vähäisiksi, koska Helsinki-Vantaan lentoasemalta liikennöivä suihkukonekalusto on pääosin niin uutta, että se täyttää kansainvälisesti sovitut meluluokkavaatimukset. (JH)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,  
puh. (09) 160 28473

## Rautatievirastolle uusi pääjohtaja

◆ Euroopan rautatieviraston ERA:n ensimmäiseksi pääjohtajaksi on valittu Belgian rautatieyhtiön SNCB:n varapääjohtaja **Marcel Verslype**. Päätöksen tehnyt ERA:n hallintoneuvosto kokoon-tui 28. lokakuuta Brysselissä.

Hallintoneuvostossa puhetta johti liikenne- ja viestintäministeriön apulaisosastopäällikkö **Reino Lampinen**. Valinta ratkesi vasta viidennessä äänestyksessä. Pääjohtajan tehtävänsä Verslype voi aloittaa ensi vuoden alusta. Sitä ennen hän osallistuu mm. neuvotteluihin parlamentin kanssa viraston budjetista.

Euroopan rautatieviraston hallintoneuvosto muodostuu kunkin jäsenmaan edustajasta sekä neljästä komission jäsenestä.

ERA on yksi EU:n virastopakettiin kuuluneista uusista virastoista. Päätös viraston perustamisesta tehtiin huhtikuussa 2004. Viraston tehtävänä on toimia hallinnollisia päätöksiä valmis-televana elimenä sekä edistää rautatiejärjestelmän teknistä yhteentoimivuutta EU:n jäsenvaltioissa. Viraston tulee olla täydessä toiminnassa 1.5.2006.

Virasto työllistää kaiken kaikkiaan noin 100 henkilöä ja sen pääkonttori sijaitsee Ranskan Valenciennassa. (JH)

- Lisätietoja:  
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,  
puh. (09) 160 28639

# Merenkulku

## Merenkulun tukien EU-mukaisuus selvitetään

◆ Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää, ovatko Suomen merenkulun tuet linjassa Euroopan unionin hyväksymien uusien suuntaviivojen kanssa.

Samassa yhteydessä selvitetään, onko tukijärjestelmää tarvetta uudistaa muutoinkin. Ministeriön työryhmä kartoittaa, mitä keinoja nettopalkkauksen lisäksi voitaisiin käyttää ulosliputusten lopettamiseksi ja Suomeen liputettavien alusten lisäämiseksi.

Tutkittavia uudenlaisia tukimuotoja ovat esimerkiksi matkustaja-aluksilla työskentelevien lähdeverovelvollisten työntekijöiden ottaminen tuen piiriin. Lisäksi tutkitaan, miten tuki sopii Suomen lipun alla purjehtivalle mutta ilman miehistöä vuokratulle alukselle. Työryhmä selvittää myös, mitä lakimuutoksia tukien mahdollistaminen tarvitsee.

Työryhmän asettaminen liittyy lausumiin, jotka eduskunta antoi hyväksyessään lain ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta kesäkuussa.

- Lisätietoja:  
merenkulkuneuvos Raimo Kurki,  
puh. (09) 160 28490

## Öljyvahinkorahaston komitean puheenjohtajuus Suomeen

◆ Suomi valittiin Kansainvälisen öljyvahinkojen korvausrahaston yleiskokouksessa rahaston toimeenpanevan komitean jäseneksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi. Yleiskokous kokoontui Lontoossa 19.–22.10.

Samassa yhteydessä Suomen edustaja hallitusneuvos **Lolan Eriksson** liikenne- ja viestintäministeriöstä valittiin komitean puheenjohtajaksi.

Nykyinen kansainvälinen öljyvahinkojen korvausjärjestelmä perustuu kahteen vuonna 1992 hyväksyttyyn yleissopimukseen. Järjestelmällä korvataan öljytankkionnettomuuksien aiheuttamia pysyviä öljyvahinkoja. Rahaston tarkoituksena on täydentää aluksen omistajan korvausvastuuta.

Kansainväliseen korvausjärjestelmään on liittynyt jo yli 90 valtiota eri puolilta maailmaa.

Kansainvälinen öljyvahinkorahasto maksaa korvausta öljytankkereiden aiheuttamista vahingoista silloin, kun vahingot ylittävät määrän, josta aluksen omistaja ja hänen vakuutusantajansa on vastuussa.

Rahasto kerää tarvittavat varat sopimusvaltioissa sijaitsevilta maksuvelvollisilta öljyn vastaanottajilta. Viime vuosina rahasto on käsitellyt korvausvaatimuksia, jotka ovat liittyneet muun muassa Erika-öljytankkerin ja Prestige-öljytankkerin aiheuttamiin vahinkoihin.



- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Lolana Eriksson,  
puh. (09) 160 28493



# Ympäristö ja vaaralliset aineet

## Päästökauppaa suunnitellaan EU:n sisäiseen lentoliikenteeseen

◆ EU:n sisäinen hiilidioksidien päästökauppa alkaa ensi vuoden alusta. Liikenteen päästöt eivät ole päästökaupan piirissä. EU:ssa on kuitenkin kaavailu- ja siitä, että unionin sisäinen lentoliikenne sisällytettäisiin päästökauppaan kun sitä aletaan laajentaa. Aikaa tähän kuluu kuitenkin vähintään vielä kaksi vuotta.

Lentoliikenteen omien päästöjen vähentäminen on vaikeaa. Lentoyhtiöt voisivat kuitenkin hankkia päästöoikeuksia päästökauppapörssin kautta, jolloin hiilidioksidipäästöjen kokonaismäärä vähenisi. Lentoliikenteen polttoaineita ei veroteta, ja siksi kaupan järjestäminen olisi helpompaa.

Lentoliikenteen ottamista päästökauppaan valmistellaan komissiossa. Iso-Britannia aikoo ottaa asian esiin omalla puheenjohtajuuskaudellaan syksyllä 2005.

Liikenteen taloudellinen ohjaus on pääasiassa ympäristöperusteista verotusta, joten markkinavoimien mukaan toimiva päästökauppa voi olla hankalaa toteuttaa.

### **Päästökauppadirektiivi pohjana**

Uuden direktiivin myötä hiilidioksidien päästöoikeudet muuttuvat kauppatavaraksi. Oikeuksia saaneet organisaatiot voivat ostaa tai myydä päästöosuuksia. Jos tehdas pystyy pitämään päästötasonsa, sen ei tarvitse ostaa lisäoikeutta. Jos päästöt menevät yli sallitun tason, se



joutuu ostamaan ylimenevän osuuden. Järjestelmä perustuu päästökauppadirektiiviin, joka hyväksyttiin EU:ssa heinäkuussa 2003.

Direktiivi koskee ainakin toistaiseksi ainoastaan hiilidioksidipäästöjä. Suomessa päästökaupassa ovat mukana suurteollisuus ja energiantuotanto. Järjestelmän tavoitteena on, että hiilidioksidipäästöjä vähennettäisiin kustannustehokkaasti.

Seuraavan kerran päästökaupparjestelmää ja direktiivin vaikutuksia tarkastellaan vuonna 2006. Siinä yhteydessä on mahdollista päättää uusien toimialojen ja muiden kasvihuonekaasujen ottamisesta päästökaupparjestelmään.

Muutamit jäsenmaat ehdottivat jo alusta alkaen liikenteen mukaan ottamista päästökauppaan. Päästökaupan piiriin sopivista toimialoista direktiivin ulkopuolelle jätettiin liikenteen lisäksi maatalous, pientalojen lämmitys ja jätteenhuolto.

Euroopan unioni pani päästökauppadirektiivillä toimeen Kioton ilmastopöytäkirjan velvoitteita. Pöytäkirja tulee arvioiden mukaan voimaan ensi keväänä, jos Venäjä hyväksyy sopimuksen tämän vuoden puolella. Kioton pöytäkirjasta sovittiin vuonna 1997. (JP)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Raisa Valli,  
puh. (09) 160 28560

## Keskusta-alueita rauhoitettiin autoilta 22. syyskuuta

◆ Viidettä kansainvälistä Autotonta päivää vietettiin yli 40 maassa ja 1500 kaupungissa. Teemapäivänä monet paikkakunnat sulki ydinkeskustojaan autoilta. Päivää vietetään joka vuosi 22. syyskuuta. Ideana on osoittaa, miltä kaupungin keskusta näyttää ja miten se voi toimia ilman moottoroituja ajoneuvoja.

Autottomaan päivään osallistui 30 paikkakuntaan. Painopiste oli työtökailussa. Eurooppalaisena yleisteemana oli tällä kertaa ”*Turvalliset kadut lapsille*”. Kööpenhaminassa kaupungin keskustassa liikkui ja leikki 1700 lasta sellaisilla kaduilla, jotka tavallisesti ovat täynnä autoja. Kööpenhaminan asuk-

kaista arviolta 30 prosenttia kulkee työmatkansa pyörällä.

Suomessa tapahtumissa jaettiin ympäristö- ja liikennetietoutta sekä esiteltiin vaihtoehtoisen liikkumisen muotoja. Useissa kaupungeissa oli tarjolla joukkoliikenteen alennuslippuja. Helsingissä Esplanadit lähikatuineen rauhoitettiin tuttuun tyyliin pihakatualueeksi.

Alun perin EU:sta lähtenyt Autoton päivä ja sitä edeltävää nk. Liikku-ajan viikkoa vietettiin maailmanlaajuisesti aina Argentiinasta Taiwanin saakka. Euroopan unionin maista Autottoman päivän tapahtumia järjestettiin kaikissa 25 jäsenmaassa. Mukana

olivat myös toukokuussa liittyneet uudet jäsenmaat.

Suomessa valtakunnallisen Autottoman päivän koordinoinnista vastaavat liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö. (JP)

Autottoman päivän sivusto:  
[www.autotonpaiva.fi](http://www.autotonpaiva.fi)

Autoton päivä kansainvälisesti:  
[www.22september.org](http://www.22september.org)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Raisa Valli,  
puh. (09) 160 28560  
tiedottaja Eine Rossi,  
puh. (09) 160 28331

## Vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin uusia turvamääräyksiä

◆ Euroopan komissio ehdottaa uusia turvamääräyksiä vaarallisten aineiden maantiekuljetuksiin. Ehdotuksen tavoitteena on mm. varautuminen terrorismiin. Se tuo uudenlaisia velvollisuuksia kuljetusten suorittajille, huolintaliik-keille sekä lähettäville ja vastaanottaville yrityksille.

Komissio ehdottaa, että vaarallisia aineita lähettävän ja kuljettavan yrityksen tulisi terrorismin uhan torjumiseksi tehdä turvallisuussuunnitelma, jossa mm. arvioidaan yrityksen turvariskit ja jaetaan vastuut turvatoimista.

Alueet, joilla vaarallisia aineita säilytetään tilapäisesti kuljetusten aikana, olisi turvattava. Tällaisia paikkoja ovat

mm. ajoneuvovarikot ja muut terminaalit. Pysäköintialueita turvaamissäännökset eivät koskisi.

Lähettävä yritys saisi jättää vaarallisia aineita vain asianmukaisesti tunnistamansa yrityksen kuljetettaviksi.

Vaarallisten aineiden kuljetusten henkilöstölle olisi annettava koulutusta turvariskeistä ja tarpeellisista turvatoimista. Viranomaisten olisi pidettävä yllä ajantasaista rekisteriä vaarallisten aineiden kuljettamiseen vaadittavista koulutustodistuksista eli ADR-ajoluvis-  
ta.

Ehdotuksen mukaan turvatoimidirektiivi tulisi voimaan vuoden 2005 alussa. Di-

rektiiviin sisältyisi kuuden kuukauden siirtymäaika, jolloin määräykset tulisivat lopullisesti velvoittaviksi 1. heinäkuuta 2005.

Suomessa ei ole turvatoimista säännöksiä, joten direktiiviehdotus vaatii vaarallisten aineiden kuljetuksista annetun lain ja asetusten muuttamista. (ER)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Seija Miettinen,  
puh. (09) 160 28563  
yli-insinööri Liisa Virtanen,  
puh. (09) 160 28564

## Tuomioistuinasiat

### Suomi hävisi yrittäjäkuljettajia koskevan kanteen

◆ Suomi on hävinnyt yrittäjäkuljettajien työaikaa koskevan kiistan EY:n tuomioistuimessa. Suomi vaati kanteessaan, että EU:ssa sovittua liikkuvien työntekijöiden työaikaa koskevaa direktiiviä ei sovellettaisi itsenäisiin yrittäjäkuljettajiin.

Euroopan yhteisön tuomioistuin antoi päätöksensä 9. syyskuuta.

Tuomioistuimen päätös ei ollut yllätys. Suomi oli kuitenkin halunnut nostaa kanteen, koska piti asiaa periaatteellisenä.

Suomen kanteen perusteena oli mm. se, että Euroopan yhteisö on ylittänyt toimivaltansa. Suomen mielestä direk-

tiivillä rikotaan ammatinharjoittamisen vapauden periaatteita. Direktiivin katsottiin myös heikentävän pienten ja keskisuurten yritysten asemaa. Lisäksi direktiivin valvonta on nähty vaikeana.

Direktiiviä on tarkoitus soveltaa itsenäisiin kuljettajiin vuoden 2009 maaliskuusta lähtien. Komissio on kuitenkin tehtävä selvitys ja mahdollinen ehdotus Euroopan yhteisön neuvostolle ja parlamentille ennen 23. maaliskuuta 2007 yrittäjäkuljettajien jättämisestä säästöjen ulkopuolelle. Mahdollisina sääntelyn ulkopuolelle jättämisen syinä voisivat olla esimerkiksi valtion syrjäinen sijainti, pitkät välimatkat ja kansainvälinen kilpailu. Selvityksessä on

otettava huomioon kunkin jäsenmaan kuljetusalan rakenne ja toimintaympäristö.

Jos selvityksestä ei löydy perusteita yrittäjäkuljettajien jättämisestä direktiivin ulkopuolelle, direktiiviä aletaan soveltaa myös yrittäjäkuljettajiin 23. maaliskuuta 2009.

Suomi nosti kanteen Euroopan unionin neuvostoa ja parlamenttia vastaan 12. kesäkuuta 2002. (JH)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497

### Suomelle huomautus komissiolta lentoliikenneneuvotteluista

◆ Suomi vastaanotti heinäkuussa EU:n komission virallisen huomautuksen nk. Open Skies -tuomion noudattamisesta. Komissio lähetti huomautuksen Suomen lisäksi seitsemälle muulle vanhalle jäsenmaalle.

Huomautuksessa komissio viittaa EY-tuomioistuimen päätökseen, että Suomen ja Yhdysvaltain välinen lentoliikennesopimus ei ole yhteisön oikeuden mukainen.

Komissio totesi huomautuksessa, että se ei ole saanut Suomen hallitukselta ilmoitusta siitä, miten Suomi aikoo panna täytäntöön Open Skies -tuomion.

Suomi toteaa vastauksessaan komissiolle, että se on toteuttanut kaikki toimet, joita siltä Open Skies -tuomion täytäntöön panemiseksi edellytetään. Lisäksi Suomi on noudattanut komission ohjetta siitä, että neuvotteluista Yhdysvaltain kanssa vältetään.

Suomi muistuttaa, että komissio on kuitenkin vaatinut, että lentoliikenne jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltain välillä jatkuu. (JH)

- Lisätietoja:  
vanhempi hallitussihteeri Rita Linna,  
puh. (09) 160 28556

# Logistiikka

## Komissiolta uusi esitys satamapalveludirektiivistä

◆ Euroopan komissio esitteli lokakuussa direktiiviehdotuksen, jolla pyritään edistämään EU:n satamien kilpailukykyä sekä vähentämään ruuhkia ja ympäristön saastumista muun muassa edistämällä meriliikennettä.

Säädösehdotus toisi täsmällisiä ja selkeitä säännöksiä satamapalvelujen tarjonnan markkinoille pääsystä. Komissio toteaa, että satamaliikenne on lähes ainoa liikenteen ala, jolle yhteisöllä ei vielä ole oikeudellista kehystä.

Ehdotuksella pyritään myös luomaan tasapuoliset kilpailuedellytykset satamien väliseen kilpailuun.

- Olen vakuuttunut siitä, että tämä uusi ehdotus sisältää riittävät toimenpiteet edellisen ehdotuksen synnyttämien erilaisten huolenaiheiden hälventämiseksi, toteaa liikenneasioista vastaava komission jäsen **Loyola de Palacio**.

- On äärimmäisen tärkeää tasapainottaa EU:n satamien palvelujen kilpailu-

kykyä ja näiden palvelujen laatua. Nämä ovat ratkaisevia tekijöitä lähimenneksen kehittämisen kannalta. Esimerkiksi merten moottoriteitä ei voida rakentaa ilman selkeitä ja avoimia oikeudellisia puitteita, de Palacio katsoo.

Satamapalvelujen markkinoille on ominaista kansallisten ja muiden säännösten kirjavuus, satamapalvelujen epäyhtenäisyys ja satamien erilaisuus.

EU:n alueella toimivat satamat poikkeavat mm. omistusrakenteeltaan, hallinnoltaan, rahoituskäytännöiltään ja toiminnoltaan. Näiden erilaisuuksien vuoksi on syytä huomioida kunkin sataman erityispiirteet ja niiden merkitys sataman käyttäjille, toiminnanharjoittajille, omistajille ja muille osapuolille.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee marraskuussa valtioneuvoston kannan ehdotukseen sekä informoi eduskuntaa kirjeellä. (JH)

### Komission ehdotuksen pääkohdat:

#### Sataman sisäinen kilpailu:

Tavoitteena on taata satamien kaupallisten palveluiden tehokas toiminta. Palveluista maksuja peritään satamassa käymisestä ja siellä toimimisesta.

#### Satamien välinen kilpailu:

Tavoitteena on edetä kohti avoimempia järjestelyjä satamainfrastruktuurien rahoittamisessa.

Komission uusi ehdotus perustuu sekä sen alkuperäiseen vuoden 2001 ehdotukseen että vuoden 2002 muutettuun ehdotukseen.

Lisäksi ehdotuksessa on huomioitu muutoksia, joita satamapalveludirektiivin viime käsittelyssä tuli mm. Euroopan parlamentin ja neuvoston välisen neuvottelumenettelyn yhteydessä, Euroopan parlamentin käsittelyissä, neuvoston yhteisessä kannassa sekä sidosryhmien ja muiden osapuolten kuulemisissa. (JH)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497

## Komissio haluaa eroon merenkulun maksusopimuksista

◆ Komissio on julkaissut valkoisen kirjan meriliikenteen harjoittamisen kilpailuoikeudellisista erivapauksista.

Komission mukaan varustamot ovat hyötäneet kilpailuoikeudellisesta erivapauksista jo lähes 20 vuoden ajan. Merirahdin kuljettajat ovat EU:ssa voineet sopia keskenään kuljetusmaksujen tasosta sekä kuljetuskapasiteetista.

Kilpailukomissaari **Mario Montin** mukaan tulisi kartoittaa, mitä vaikutuksia erityiskohtelulla on ollut esimerkiksi EU:n teollisuuden ja erityisesti vientiin keskittyneiden yritysten kilpailukykyyn.

Tarkoitus on, että alan toimijat antavat uudelle komissiolle vastauksia vielä tämän vuoden aikana. Komissio arvioi, että se antaa lausuntojen arvioinnin

jälkeen esityksen meriliikenteen uusiksi linjauksiksi. Arvioitu aika on ensi kevät.

Meriliikenteen kilpailuoikeudellinen poikkeus on perustunut ajatukseen, että yhteishinnottelulla voidaan vakauttaa rahtimaksuja. Tällä keinoin on varmistettu kuljetusten luotettavuus ja logistinen täsmällisyys. (JH)

- Lisätietoja:  
merenkulkuneuvos Raimo Kurki,  
puh. (09) 160 28490

## Matkan varrelta

### Venäjän ja Suomen ministerit keskustelivat väylähankkeista

◆ Suomen ja Venäjän logistinen yhteistyö lisää maan kilpailukykyä. Siksi yhteistyön tiivistäminen on molempien etujen mukaista.

Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** ja Venäjän liikenneministeri **Igor Levitin** korostivat liikenne- ja logistiikkajärjestelmien toimivuutta ja tehokkuutta neuvotteluissaan 27. lokakuuta Helsingissä.

Liikenneministerit totesivat, että Helsingin ja Pietarin välisen nopean junayhteyden rahoitusmalleja selvitetään parhaillaan sekä Venäjällä että Suomessa. Tietoa halutaan mm. elinkaarirahoitusmallin soveltuvuudesta tähän ratahankkeeseen.

Ministerit sopivat, että syksyn aikana myös Suomen ja Venäjän talouskomission liikennetyöryhmässä keskustellaan

ratahankkeen rahoituksesta. Junayhteyden nopeuttaminen 3,5 tuntiin vaatii myös yhteisiä kalustohankintoja sekä tull- ja rajatarkastusten siirtämistä kokonaan liikkuvaan junaan.

Liikenne- ja viestintäministeriössä järjestettiin ministeri Levitinin aloitteesta myös seminaari väylähankkeiden rahoituksesta. Seminaarissa Euroopan investointipankin johtaja **Sauli Niinistö** puhui kansainvälisten rahoituslaitosten roolista tienrakentamishankkeissa. (JH)



- Lisätietoja: rakennusneuvos Juhani Tervala, puh. (09) 160 28482

### Ministerit vihkivät Suomenlahden kulunvalvontajärjestelmän

◆ Suomen, Venäjän ja Viron liikenneministerit vihkivät 26. lokakuuta käytön Suomenlahden laivaliikenteen valvonta- ja ilmoittautumisjärjestelmän. Vihkiäistilaisuuteen osallistuivat myös Venäjän ja Suomen pääministerit **Mikhail Fradkov** ja **Matti Vanhanen**.

Heinäkuun alusta toiminnassa olleen järjestelmän avulla valvotaan Suo-

menlahden kansainvälisen merialueen laivaliikennettä. Aluetta valvovat yhteistyössä Suomen, Viron ja Venäjän viranomaiset. Ilmoittautumisjärjestelmän on arvioitu vähentävän onnettomuuksien riskiä jopa 80 prosentilla.

Vihkiäistilaisuuden jälkeen liikenneministerit osallistuivat liikenne- ja vies-

tintäministeriön järjestämään Itämeren alueen tulevaisuutta koskevaan seminaariin. (JH)

- Lisätietoja: merenkulkuneuvos Raimo Kurki, puh. (09) 160 28490



## Suomen ja Bulgarian ministereillä viestintäpainotteinen tapaaminen

◆ Suomen viestintälainsäädäntö, tietoyhteiskuntapolitiikka ja laajakaista olivat aiheita Suomen ja Bulgarian liikenne- ja viestintäministerien tapaamisessa maanantaina 6. syyskuuta.

Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** esitteli ministeri **Nikolay Vassilev**ille muun muassa Suomen vies-

tintämarkkinalakia. Lailla on pantu täytäntöön neljä uutta sähköisen viestintän direktiiviä. Suomen intressissä on seurata, että viestintämarkkinoita sääntelevä yhteisöläinsäädäntö otetaan tehokkaasti käyttöön kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. (ER)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Liisa Ero,  
puh. (09) 160 28461

## Suomi ja Venäjä järjestävät 3G-seminaarin

◆ Suomen liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** ja Venäjän teknologia- ja viestintäministeri **Leonid Reiman** ovat sopineet ministeriöidensä välisen kolmannen sukupolven matkaviestintäaiheisen seminaarin järjestämisestä. Seminaari on tarkoitus järjestää viimeistään vuoden 2005 alussa.

Ministerit keskustelivat 20. syyskuuta Moskovassa.

Seminaarissa on tarkoitus vaihtaa ajatuksia ja kokemuksia kolmannen sukupolven matkapuhelinverkkojen markkinoista, taajuuspolitiikasta ja huutokaupoista. Tarkasteltavana on, miten maat ovat näillä sektoreilla onnistuneet.

Luhtanen ja Reiman keskustelivat myös maiden viestintälainsäädännön ja -markkinoiden tilanteesta. Lisäksi mi-

nisterit puhuivat tietoyhteiskuntaan liittyvistä asioista. (JH)

- Lisätietoja:  
ylijohtaja Harri Pursiainen,  
puh. (09) 160 28389

## Nina Vaskunlahti ministeriön vieraana

◆ Muutaman kuukauden Suomen pysyvän EU-edustuston kakkosena työskennellyt **Nina Vaskunlahti** vieraili marraskuun alussa liikenne- ja viestintäministeriössä.

Kansliapäällikkö **Juhani Korpelan** johdolla pidetyssä kokouksessa ministeriö esitteli EU-edustuston uudelle avainvirkamielle näkemyksiä siitä, mitkä ovat ministeriön lähivuosien pääaiheet EU:ssa.

Samalla suurlähettiläs Vaskunlahti kertoi omia näkemyksiään siitä, miten Suomen tulisi laajentuneessa EU:ssa pyrkiä säilyttämään asemansa. Erityisesti nousi esille virkamiesten aktiivisuus komission suuntaan sekä Euroopan parlamentin vahvistunut asema.

- Uusi parlamentti on aikaisempaa voimakkaampi tekijä EU:n päätöksenteossa. Parlamentin kannat on hyvä ottaa

huomioon mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, Vaskunlahti muistutti.

Tapaamisen yhteydessä keskusteltiin myös Suomen puheenjohtajuuskauden haasteista ja organisoinnista. (JH)

- Lisätietoja:  
tiedottaja Janne Hauta,  
puh. (09) 160 28623



# Svensk resumé

## Ministrarna enades om gemensamt europeiskt körkort

◆ Trafikministrarna i Europeiska unionen kunde vid sitt möte i Luxemburg den 7 oktober enas om ett direktiv enligt vilket man inom EU-området tar i bruk endast en körkortsmodell. Det här allmäneuropeiska körkortet förses med säkerhetsegenskaper av hög klass.

Tyngdpunkten i ministerrådets diskussion låg på ett förslag om obligatoriskt byte av de existerande körkortet. Till slut motsatte sig en kvalificerad majoritet av medlemsländerna och kommissionen förslaget.

Det nya körkortet skulle automatiskt vara i kraft också i de andra medlemsländerna till det datum som skrivits i det land där kortet beviljats.

Med den nya lagstiftningen strävar man att minska förfalskandet av körkort samt att främja medborgarnas rörlighet. Med direktivet förenhetligar man också förutsättningarna för beviljande och förnyande av körkort i medlemsländerna. Så strävar man att säkra körkortsinnehavarnas likställdhet oberoende av vilken medlemsstat som beviljat kortet.

I fortsättningen får körkortet också en administrativ giltighetstid, som för tunga fordon är fem år och för andra tio år.

Däremot fick Finland inte stöd för sitt ursprungliga önskemål att åldersgränsen för lastbilskörkort, det s.k. C-körkortet, inte skulle höjas från 18 till 21

år. I fortsättningen är åldersgränsen utan yrkesförarkompetens för den s.k. C-klassen 21 år.

För tunga motorcyklar på över 35 kW höjs åldersgränsen till 24 år om tidigare körerfarenhet saknas. Från det kan man emellertid avvika nationellt till 21 år.

- Ytterligare information:  
äldre regeringssekreterare Eija Maunu,  
tfn (09) 160 28571

## Sjöfartsstödens överensstämmelse med EU skall undersökas

◆ Kommunikationsministeriet låter utreda om stöden till sjöfarten i Finland är i linje med de nya riktlinjer som godkänts av Europeiska unionen.

Samtidigt utreds om det finns behov att förnya stödsystemet också på annat sätt. Ministeriets arbetsgrupp kartlägger vilka medel förutom nettolönesystemet som kunde användas för att få slut på utflaggnings och öka antalet fartyg under finsk flagg.

Nya stödformer som skall undersökas är till exempel att i stödet inkludera de personer som arbetar på passagerarfartygen och som är källskattepliktiga, samt att bevilja stöd åt fartyg som seglar under finsk flagg och som hyrts ut utan besättning (sk. bareboat-frakt) till en finsk operatör. Arbetsgruppen utreder också vilka lagförändringar som behövs.

Tillsättandet av arbetsgruppen anknyter till de utlåtanden som riksdagen

gav då den i juni godkände lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart.

- Ytterligare information:  
sjöfartsråd Raimo Kurki,  
tfn (09) 160 28490

## ***Handel med utsläpp planeras i EU:s interna flygtrafik***

◆ EU:s interna utsläppshandel med koldioxid startar i början av nästa år. Utsläppen från trafiken omfattas inte av utsläppshandeln. Inom EU finns emellertid planer på att unionens interna flygtrafik kunde inkluderas i utsläppshandeln när man börjar utvidga dess omfattning. Det sker i alla händelser tidigast om två år.

Flygtrafiken har svårt att minska sina egna utsläpp. Flygbolagen kunde emellertid köpa utsläppsrätter via börsen för utsläppshandel, vilket skulle minska de totala utsläppen koldioxid. Eftersom bränslen inom flygtrafiken är inte be-

lagda med skatt skulle det vara enkelt att ordna utsläppshandeln.

Kommissionen förbereder sig för att ta med flygtrafiken i handeln med utsläpp. Storbritannien har för avsikt att ta upp frågan under sin egen ordförandeperiod hösten 2005.

- Ytterligare information:  
trafikråd Raisa Valli,  
tfn (09) 160 28560

## ***Ministrarna invigde övervakningssystemet för Finska viken***

◆ Finlands, Rysslands och Estlands trafikministrar invigde den 26 oktober övervaknings- och anmälningssystemet för fartygstrafiken i Finska viken. I invigningsceremonin deltog också Rysslands och Finlands statsministrar Mikhail Fradkov och Matti Vanhanen.

Med systemet som fungerat sedan början av juli övervakas fartygstrafiken på Finska vikens internationella havsområde. Området övervakas i samarbete mellan Finlands, Estlands och Ryss-

lands myndigheter. Man har beräknat att anmälningssystemet minskar risken för olyckor med upp till 80 procent.

Efter invigningsceremonin deltog trafikministrarna i ett seminarium om Östersjöområdets framtid, som arrangerades av kommunikationsministeriet.

- Ytterligare information:  
överinspektör Mia Aaltokari-Boda,  
tfn (09) 160 28532

# Julkaisuja

## ***Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja -sarja***

**Päijänne-Saimaa-kanava. Työryhmän mietintö 24.6.2004**  
(45/2004)

**Datasähkö Suomessa 2004**  
(46/2004)

**Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002. Viisivuotisselvitys**  
(47/2004)

**Kuljetuspalvelukeskusten hyödyntäminen  
pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä**  
(48/2004)

**Liikennevalvonnan kehittäminen. Lähtökohdat,  
mahdollisuudet ja edellytykset**  
(49/2004)

**Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen**  
(50/2004)

**Joukkoliikenne nousuun. Työryhmän mietintö**  
(51/2004)

**Turvalliset sähköisen allekirjoituksen luomisvälineet.  
Vaatimusten arviointi**  
(52/2004)

**Laajakaistatekniikoiden kehitys 1995–2010**  
(53/2004)

**Postipalvelututkimus 2004**  
(54/2004)

**Postipalveluiden laatustandardien kehittäminen.  
Työryhmän loppuraportti**  
(55/2004)

**Huomispäivän kirjaston logistiset ratkaisut.  
Verkostotoiminnan kehittäminen kirjastotoimialalla**  
(56/2004)

**Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan  
ympäristöjärjestelmien arviointi**  
(57/2004)

**Suomalainen televisiotarjonta 2003**  
(58/2004)

**Julkisen palvelun televisio- ja radiotoiminta 2010**  
(59/2004)

Julkaisut pdf-tiedostoina Internetissä osoitteessa  
[www.mintc.fi/julkaisujasarja](http://www.mintc.fi/julkaisujasarja)

Painettujen julkaisujen tilaukset

Edita Publishing Oy  
puh. 020 450 05  
faksi 020 450 2380  
[www.edita.fi/netmarket](http://www.edita.fi/netmarket)

## ***Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita -sarja***

**Liikenteen telematiikkastrategia**  
(OS 2/2004)

**Hyviä yhteyksiä alueille. Alueiden kehittämissuunnitelma  
2006–2009**  
(OS 3/2004)

Julkaisut pdf-tiedostoina Internetissä osoitteessa  
[www.mintc.fi/ohjelmiajastrategioita](http://www.mintc.fi/ohjelmiajastrategioita)

Tiedustelut  
liikenne- ja viestintäministeriö / tiedotus  
puh. (09) 160 28332  
faksi (09) 160 28590  
[info@mintc.fi](mailto:info@mintc.fi)

***EU-vaihde***  
LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA